

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 12 (1919-1920)

Heft: 19-20

Artikel: Generalversammlung des Vereins für die Schifffahrt auf dem Oberrhein, Basel

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-920675>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

durch Betonabdeckung der beiden Ufer bis über den gestauten Wasserspiegel auf zirka 30 m Länge geschützt. Der Fundamentsockel des zweiten Pfeilers rechtsrheinisch ist auf Verlangen der Bundesbahnen gegen das Fundament des ersten Pfeilers abgestützt.

Die alte Strassenbrücke über den Rhein von Eglisau wurde wegen ihrer tiefen Lage beseitigt und als Ersatz hierfür zirka 300 m unterhalb eine neue Brücke erstellt (siehe Abbildung 2). Die Mineralquelle Eglisau wurde wegen der Stauwirkung käuflich erworben und gründlich saniert.

Oberhalb der alten Brücke am rechten Ufer in Eglisau ist die sogenannte Rheingasse, ein Komplex von 16 Häusern, darunter das Gasthaus zum Löwen und das Salzhaus, weil unter dem Wasserspiegel liegend, abgebrochen worden. Es ist dort ein Uferschutz, verbunden mit Landungsstelle für Kleinfahrzeuge, erstellt worden. Am linken Ufer ist das bisherige Postgebäude beseitigt worden und an seiner Stelle eine Landungsstelle errichtet worden. Das zwischen Thurmündung und Flaacherbach tiefer als das gestaute Mittelwasser liegende Feld ist zur Erhaltung der Kultur entwässert worden vermittelt Pumpenhaus mit zwei elektrisch betriebenen Zentrifugalpumpen von zusammen 300 l/sek. Leistung.

Das bewegliche Dachwehr.

Zu dem in letzter Nummer der Zeitschrift erschienenen Artikel über das bewegliche Dachwehr von Ingenieur Hoyer in Cöthen-Anhalt erhalten wir von der Firma Stauwerke A.-G. in Zürich folgende Erwidrerung:

„Im Aufsatz wird ohne Angabe von Gründen behauptet, „namentlich die ganz selbsttätigen Wehre hätten durchaus nicht das gehalten, was man sich von ihnen versprach“.

Diese Behauptung, welche geeignet ist, die selbsttätigen Wehre in ein ganz falsches Licht zu setzen, darf nicht unwidersprochen bleiben. Tatsache ist, dass die von der Stauwerke A.-G. in Zürich seit mehr als zehn Jahren gebauten selbsttätigen Wehranlagen (insgesamt mehr als 1400 m Länge und zirka 13,500 m³/sek. Regulierfähigkeit) sich zur vollen Zufriedenheit ihrer Besitzer bewährt haben, was durch die zahlreichen im Besitz der Firma befindlichen Zeugnisse jederzeit bewiesen werden kann. Es ist ferner Tatsache, dass automatische Wehre immer mehr und namentlich auch bei grossen Wasserkraftanlagen Eingang finden.

Andererseits verschweigt der angeführte Aufsatz einen schwerwiegenden Nachteil der dort beschriebenen „Dachwehre“, nämlich das plötzliche Umfallen. Beim Umfallen eines zum Beispiel 2 m hohen und 50 m breiten Dachwehres ergiessen sich mit einem Ruck zirka 270 m³/sek. in den Fluss unterhalb des Wehres. Die nachteiligen Folgen für die Ufer, den Kolk etc. kann man sich leicht vorstellen, ganz abgesehen von der heftigen Erschütterung des ganzen beweglichen Systems und des Unterbaues.

Die ganz selbsttätigen Wehre dagegen geben das Durchflussprofil nur ganz allmählich und genau in dem Masse frei, in welchem der Wasserzufluss zunimmt, zudem bedürfen sie weder zum Niederlegen noch zum Aufrichten irgend welcher menschlichen Nachhilfe. Die Überlegenheit dieses Systems gegenüber dem beschriebenen „Dachwehr“ dürfte sich hieraus von selbst ergeben.“

Generalversammlung des Vereins für die Schifffahrt auf dem Oberrhein, Basel.

VK. Unter Anwesenheit von Vertretern des Bundesrates, der Bundesbahnen, zahlreicher Kantonsregierungen und Gemeindeverwaltungen, ferner ausländischer Schifffahrtsorganisationen und Schifffahrtsgesellschaften fand im Grossratssaale zu Basel die XVI. Generalversammlung des Vereins für die Schifffahrt auf dem Oberrhein statt. Die Verhandlungen leitete der Präsident des Vereins, Herr Direktor Werner Stauffacher, der kürzlich vom Bundesrat als kaufmännischer Experte zum Begleiter der beiden schweizerischen Delegierten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ernannt worden ist. Unter den geschäftlichen Traktanden nimmt stets der Jahresbericht das Interesse der Anwesenden in Anspruch, gibt er doch jeweils in übersichtlicher Weise Auskunft über den Stand der

Rheinschifffahrt bis nach Basel, dem ersten schweizerischen Umschlagplatz vom Rheinkahn auf die Achsen der S. B. B.

Der Jahresbericht weist kurz, aber in markanten Strichen auf die im Friedensvertrag enthaltene Neuregelung der Rheinschifffahrt hin und betont, dass in bezug auf die Erhaltung der natürlichen unverbauten Stromrinne die ganze Schweiz einig sein dürfte, und dass gewiss auch die westschweizerischen Schifffahrtsfreunde, die seinerzeit beim Auftauchen der deutschen Reidskraftwerkprojekte am Oberrhein eine entschiedenen abwehrende Haltung einnahmen, zweifellos auch im heutigen Stadium des Kampfes unentwegt und unzweideutig für die Freihaltung des Rheines eintreten werden. Sodann bespricht der Jahresbericht die Fahrkampagne 1919 und stellt fest, dass 1919 im Basler Hafen 39,061 t umgeschlagen wurden, wovon 1651 auf die Talfahrt entfallen, dass also gegenüber 1918 wieder eine merklliche Besserung eingetreten ist. Durch die Tatsache, dass von der Gesamtumschlagsmenge nur etwa ein Zehntel für Basel bestimmt war, und dass von den in den letzten zehn Jahren angeschleppten Gütern die für das Basler Handelszentrum bestimmte Gütermenge fortwährend prozentual zugunsten der für die übrige Schweiz bestimmten abgenommen hat, wird das alte Vorurteil, dass nur Basel den Vorteil aus der Rheinschifffahrt ziehe, beseitigt. Seit der im Jahre 1905 wieder aufgenommenen Dampfschifffahrt bis nach Basel sind im ganzen bis Ende 1919 im Basler Hafen 520,699 t umgeschlagen worden, wovon 137,638 t auf die Talfahrten entfallen. Es verdient ferner hervorgehoben zu werden, dass kein anderes Vorjahr so deutlich wie 1919 erwiesen hat, dass die Rheinschifffahrt bis in die Schweiz immer mehr in den Dienst des Weltverkehrs tritt, denn, während bisher meistens nur deutsche und holländische Güter den Wasserweg nach Basel benutzten, kamen 1919 via Rhein Maisgries, Kohlen, Kupfer und Schweinefett aus Amerika, Sulfalte und Kohlen aus England, Cellulose aus Schweden und Milddzucker und Butter aus Dänemark in die Schweiz. Die auf Veranlassung des Vereins für die Schifffahrt auf dem Oberrhein im Februar 1919 gegründete erste schweizerische Rheinschifffahrtsgesellschaft „Schweizer Rheinschifffahrts-Genossenschaft, an der der Bund und verschiedene Kantone mit namhaften Beträgen beteiligt sind (Basel mit einer halben Million), kann auf ein günstiges erstes Jahresergebnis zurückblicken, denn vom Juni bis Ende Dezember beförderte sie 250,960 Tonnen Güter. Mit dem Ankauf des Heckraddampfers „Schweiz“ hat sie den Grund zur Schaffung einer schweizerischen Rheinflotte gelegt, die sie bald noch verstärken wird, denn sie hat bereits bei Escher Wyss & Cie. einen Seitenraddampfer von 1250 PS., der den Namen „Zürich“ tragen wird, in Auftrag gegeben und bei der A.-G. Buss & Co. vier Schleppekähne von je 800 t Tragfähigkeit. Der Verein war ferner lebhaft beteiligt an der Projektierung der rechtsrheinischen Hafenanlage bei Kleinhüningen, er hat ferner Untersuchungen angestellt über die Erstellung einer Werftanlage oberhalb Basel in der Hardt beim künftigen basellandschaftlichen Hafen in der Au. Er hat sich darum bemüht, dass für die im projektierten Kraftwerk Birsfelden vorgesehene Schifffahrtsschleuse eine Breite von 25 m statt nur 12 m in Betracht kommt, damit auch die breitesten Rheindamfer die Werft in der Au zu Reparaturzwecken erreichen können.

Er hat die Frage geprüft, wie eine dauernde Schifffahrtskampagne zwischen Strassburg und Basel gesichert werden könne, und ist zum Schlusse gekommen, dass dies vorläufig nur durch Indienststellung von Niederwasser-Schleppdampfern geschehen könne. In dieser Frage hat sich namentlich Nationalrat Gelpke bemüht, der unter anderm auch darauf hingewiesen hat, dass zahlreiche der auf den Schweizerseen fahrenden Dampfer, die heute arbeitslos sind, unter Vornahme kleiner Umbauten auf der Strecke Strassburg-Basel sich verwenden liessen, doch fehlt eine Werftanlage, wo die auseinander genommenen Dampfer wieder aufmontiert werden könnten. Als weitere Massnahme zur Sicherung der Verkehrskontinuität empfahl er auch die unverzügliche Inangriffnahme der zur Offenhaltung des Fahrwassers auf den zugeschwemmten Übergangsschwellen erforderlichen Baggerarbeiten eventuell unter aktiver Mitwirkung der Schweiz und es hat auch der Verein im Frühjahr 1920 eine diesbezügliche Eingabe an den Bundesrat gerichtet.

Der Verein war auch stets bemüht, die Personenschifffahrt in Basel wieder aufzunehmen, eventuell in Verbindung mit der Stückgüterbeförderung unter Mithilfe der Speditionsfirmen. Er hat eine von mehreren wirtschaftlichen Organisationen beschickte Versammlung zur Besprechung der Gründung einer Personenschifffahrtsgesellschaft veranlasst. Eine solche Gründung wurde grundsätzlich beschlossen. Die Bemühungen um die Erlangung von Personendampfern werden fortgesetzt. Der Jahresbericht wendet sich auch gegen die elsässischen Bemühungen, die Felsenschwelle bei Istein als ein unüberwindliches Schifffahrtshindernis hinzustellen, und weist darauf hin, dass die Schiffe täglich die Felsenschwelle passieren und dass die Stelle ebensogut passiert werden könne als die viel schlimmeren Stromschnellen im Bingerloch oder am eisernen Tor in der Donau. Viel hinderlicher als die Isteiner Felsenschwelle seien die beiden Kehler Brücken. Würden diese höher gelegt, so dass alle Kähne und Dampfer durchkommen, und würden die Schwellenübergänge gebaggert, d. h. der Strom in fahrbarem Zustande gehalten, so würde die Schifffahrt nach Basel sofort einen gewaltigen Aufschwung nehmen. Werden diese Arbeiten einmal vollzogen sein, so wird der Streit um die Frage, ob kanalisiert oder reguliert werden soll, erledigt sein und Jedermann einsehen, dass nur die Regulierung für uns in Betracht kommen kann. In seinem Vereinsorgan, der Zeitschrift „Die Rheinquellen“, hat der Verein unermüdet für die Erhaltung der natürlichen Fahrrinne im Strom gekämpft und gegen die von französischer Seite geplante Ableitung des Rheines auf einen Seitenkanal, der die Entfaltung der Schifffahrt nach Basel nur in beschränkter Masse zulässt, die nötige Aufklärung gegeben. Das vom Verein gegründete „Schweizerische Wasserwirtschaftsarchiv“ wurde rege benutzt, woraus hervorgeht, dass sich immer weitere Kreise für die Schifffahrtsfragen interessieren.

Nachher fanden die Neuwahlen statt, die mit einer Bestätigung des bisherigen Vorstandes endigten mit der Ausnahme, dass an Stelle des demissionierenden Prof. Cesare Bolla als Vertreter des Kantons Tessin Ingenieur Giovanni Rusca in den Vorstand gewählt wurde. Der Präsident machte ferner die Mitteilung, dass die „Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft“ dem Verein ein Geschenk von Fr. 2000.— vermacht habe, was mit Beifall aufgenommen wurde.

Nach Erledigung der geschäftlichen Traktanden erhielt Ingenieur Giovanni Rusca das Wort zu einem Vortrag über das Thema: Schweizerisch-italienische hydrographische Probleme und die dringliche Notwendigkeit ihrer Verwirklichung. Er sprach in einem temperamentvollen italienischen Vortrag seine Projekte der Verbindung des Langen- und Luganersees mit dem oberitalienischen Wasserstrassennetz und vertrat dabei den Standpunkt, dass eine Verbindung nicht via Comersee sondern via Langensee für die Schweiz in Betracht kommen könne. Diese Verbindung hat den Vorteil, dass gleich auch der Langensee mit dem Luganersee durch eine Schiffbarmachung der Tresa verbunden werden kann und dass durch Schiffbarmachung des Toce die Simplonbahn bei Domodossola an das Wasserstrassennetz angeschlossen werden kann. Der schweizerische Haupthafen am Langensee käme auf das zwischen der Mündung des Verzascflusses und dem Nordende des Langensees gelegene Gebiet „Mappo“ zu liegen, etwas nördlich von Locarno, und mit diesem Hafen würde ein Freihafen verbunden. Der Vortrag fand lebhaften Beifall und Zustimmung. Ohne Diskussion wurde die Versammlung geschlossen.

Die wasserwirtschaftliche Vereinigung für Mittel- und Süddeutschland.

Auf einer am 17. Mai begonnenen Tagung haben sich folgende Verbände zu einer „wasserwirtschaftlichen Vereinigung für Mittel- und Süddeutschland“ mit dem Sitz in Weimar zusammengeschlossen: 1. Gesellschaft zur Förderung der Wasserwirtschaft im Harze zu Braunschweig; 2. Werra-Kanal-Verein in Minden; 3. Bremer Kanal-Verein in Bremen; 4. Bayerischer Kanal-Verein in Nürnberg; 5. Preussische Elster-Saale-Kanalgesellschaft in Merseburg; 6. Leipziger Kanalgesellschaft in Leipzig; 7. Ausschuss für Saale-

Kanalisation und den Elster-Saale-Kanal in Leipzig; 8. Vereinigung zur Förderung der südlichen Linie des Mittellandkanals in Braunschweig. Der Zweck der Vereinigung ist die Zusammenfassung der zusammengehörigen, aber noch verzelten wasserwirtschaftlichen Pläne zwischen Rhein, Elbe, Donau nach einem einheitlichen, dem Reichswasserstrassenplan sich einfügenden Wasserwirtschaftsplan.

Syndikus Dr. Rausch-Dessau sprach über den Mittellandkanal und seine Bedeutung für das mitteldeutsche Industriegebiet. Er erörterte die verschiedenen möglichen Linienführungen, wobei er einer den Durchgangsverkehr nach Berlin und nach Leipzig durch Gabelung zur Elbe und Saale berücksichtigenden Linie den Vorzug gab.

1. Das mitteldeutsche Industriegebiet muss unter allen Umständen gleichzeitig mit der Vollendung des Mittellandkanals Anschluss an diesen erhalten; 2. die Frage des Mittellandkanals ist nicht eine rein praktische Angelegenheit, sondern eine solche der deutschen Volkswirtschaft; 3. da die deutschen Wasserstrassen nach der Reichsverfassung spätestens am 1. April 1921 auf das Reich übergehen und schon am 1. Oktober 1920 eine Verständigung darüber mit dem Reich zu erfolgen hat, so ist Preussen gar nicht mehr in der Lage, den Kanal selbst zu finanzieren und zu bauen; das Reich kann allein das Projekt zur Ausführung bringen. Demgemäss gehört die Mittellandkanalvorlage nicht mehr vor den preussischen Landtag, sondern vor den Reichsrat und den Reichstag, die über das Gesamtprojekt und die endgültig zu wählende Linienführung eine Entscheidung zu treffen haben.

Alsdann sprach Oberbürgermeister Dr. Becker-Minden über den Werra-Main-Kanal, der Thüringen gleichzeitig an den Nord-Süd-Verkehr anschliessen soll. Dieses Projekt sieht den Ausbau der Werra für einen 1000 Tonnen-Schiffsverkehr vor. Bei Hannover-Minden beginnend, soll der Kanal auf einer Strecke von 187 Kilometer im Werratal bis Ritschenhausen, dem Anfangspunkt der Scheitelhaltung verlaufen. Diese wird durch einen 9 km langen Tunnel unter einem Bergrücken hindurchgeführt. Am Südende des Tunnels beginnt der Abstieg zum Main mit einer Länge von 88 km. Zur Überwindung des erheblichen Gefälles sind im Aufstieg 11, im Abstieg 5 Schleusen notwendig. In Bamberg, dem Endpunkt des Projekts, schliesst der Plan der Werra (Weser)-Interessenten an die Pläne Bayerns, das für den Main-Donau-Kanal den Weg von Bamberg über Nürnberg zur Donau vorsieht, an. Aufgabe dieser Linie soll es sein, die alte Hansestadt Bremen, das oldenburgische, braunschweigische usw. Gebiet zur Mitarbeit mit Thüringen und den süddeutschen Staaten zu veranlassen. Es berichtet weiter Stadtbaurat Förster-Weissenfels über die Kanalisierung der oberen Saale und Syndikus Dr. Uhlig-Leipzig über die Wasserstrassenverbindung zwischen Saale und Werra. Das Südlinienprojekt sieht den Ausbau der Saale für 600-t-Schiffe, sowie im Anschluss daran den oberhalb Merseburgs nach Leipzig abzweigenden Saale-Elster-Kanal vor, durch den eine direkte Verbindung Rheinland-Westfalens auch mit dem sächsisch-thüringischen Industriegebiet geschaffen wird. Es rechnet für später auch mit der Möglichkeit einer weiteren Verbesserung des Saalefahrwassers bis Naumburg und mit einem Zweigkanal im Gebiet der Unstrut. Schliesslich referierten noch Steller-Nürnberg über den Stand der süddeutschen Kanalpläne und Dr. Flügel-Bremen über eine Kanalverbindung vom rheinisch-westphälischen Industriegebiet zu den deutschen Nordseehäfen.

In der Schlußsitzung wurden Aufschlüsse über die Talsperren im Werragebiet (Dr. Wolf-Eisenach), der oberen Saale (Reg.-Baumeister-Salfeld-Saalfeld) und des Harzes (Baurat Nagel-Braunschweig) gegeben. Für den Harz liegt bereits eine ganze Reihe von durchgearbeiteten Talsperrenprojekten vor. In den Flussgebieten der Leine, Oker und Bode sind für den ersten Ausbau insgesamt 9 Talsperren vorgesehen. Grösseren Umfanges noch sind die in den Quellengebieten der Werra und Fulda geplanten Thüringer Talsperren. In Aussicht genommen sind im Werragebiet 5 Talsperren mit einem Stauinhalt von 280 Millionen m³, im Fuldagebiet 3 mit 280 Millionen m³ und im Maingebiet 1 mit 40 Millionen m³. Im oberen Saaletal schliesslich sind 1 bis 2 Sperren von gewaltigen Dimensionen — 500—600 Millionen m³ Stauinhalt — geplant.